

*Resumen*

En 1912, la compañía TEGSA planificó la unión ferroviaria Granada–Motril, proyecto que finalmente ejecutó mediante una línea de transporte por cable, y que se publicitó como la segunda más larga de Europa en su tipología. El objeto de la presente comunicación es la documentación histórica, gráfica y técnica de esta línea, y su integración en el Puerto de Motril. Se detallarán, asimismo, el conjunto de sus operaciones, problemática de funcionamiento, influencias técnicas y consecuencias económicas, así como los motivos de su lento declinar y definitivo cierre en la década de los 50.

*Palabras Clave:* Cable, Motril, ferrocarril, historia de la construcción, transporte, Granada, Órgiva.

*Abstract*

In 1912, TEGSA company planned the railroad connection between Granada and Motril, eventually built as a cable railway line. It was announced as the 2nd longest line of its kind in Europe. The object of this communication is the historic, graphic and technic documentation of this line, as well as its integration in the Motril Port. Its operations, problems, technical influences and economic consequences will be studied, as well as the reasons of its slow decay and eventual closure during the 50s decade.

*Keywords:* Cable, Motril, railroad, construction history, transportation, Granada, Órgiva.

INTRODUCCIÓN

La Junta General Extraordinaria de la Compañía de Tranvías Eléctricos de Granada (TEGSA), en su reunión de 18 de Diciembre de 1924, acordó la construcción de un ferrocarril aéreo desde Dúrcal a Motril con ramal a Órgiva, con el objeto de unir su red metropolitana de tranvías con la costa. Con fecha 24 de Agosto de 1926, el Director de TEGSA, el ingeniero militar Alfredo Velasco Sotillos, presenta ante Obras Públicas justificación del cumplimiento de una de las prescripciones que condicionaban la definitiva aprobación del “Proyecto de Ferrocarril Aéreo sin garantía de interés, funicular aéreo desde la estación de Dúrcal del ferrocarril secundario de Alhendín a Dúrcal, a Motril Puerto con ramal a Órgiva”, de ahora en adelante, el “Cable”.

Dicho proyecto de TEGSA había sido aprobado por Real Orden de 20 de Febrero de 1926, incluyendo la ocupación de terrenos de dominio público. La citada Orden es ratificada por Real Decreto de 16 de Abril de 1926.

El citado condicionante especificaba que, con anterioridad a la ejecución, el peticionario debería presentar a la aprobación de la Jefatura de Obras Públicas proyecto parcial detallado de la instalación del ferrocarril en los diques y andén de costa del Puerto de Motril, en el que se aprecie claramente cómo afecta al embarcadero, a los demás servicios del puerto, vías inclusive, y a las concesiones otorgadas en él.

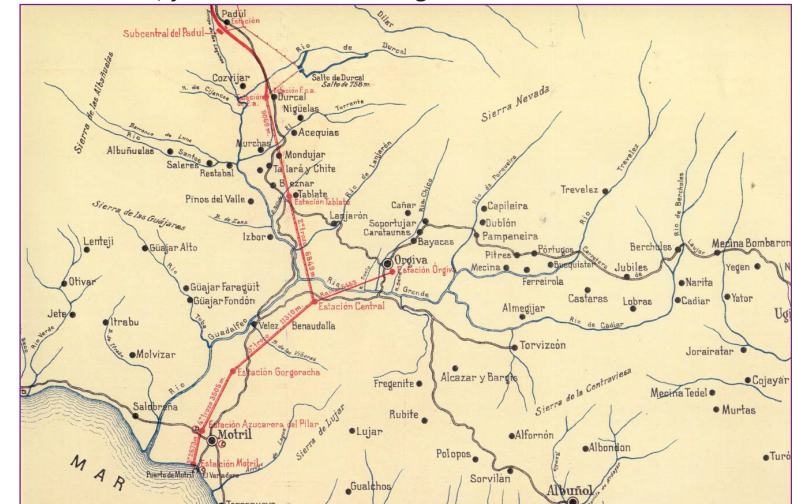
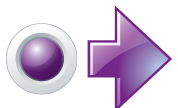


Fig. 1. Plano en planta del trazado de la línea de cable Dúrcal-Motril. Fuente: Actas TEGSA 1929.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25  
de octubre  
de 2014

## El ferrocarril aéreo Dúrcal-Motril con ramal a Órgiva

● AGUSTÍN CASTILLO MARTÍNEZ

### OBJETO Y METODOLOGÍA

El objeto de la presente comunicación es la documentación histórica, gráfica y técnica de la línea de transporte por cable Dúrcal-Motril, y su integración en el Puerto de Motril. Se detallarán, asimismo, el conjunto de sus operaciones, problemática de funcionamiento, influencias técnicas y consecuencias económicas, así como los motivos de su lento declinar y definitivo cierre en la década de los 50.

Para ello, se han consultado las memorias anuales de la compañía TEGSA, así como la documentación técnica que conserva en sus archivos al respecto. La documentación gráfica se ha obtenido de diversas fuentes, incluyendo las actas de la Compañía y colecciones privadas fotográficas.

### RESULTADOS

Los informes del Director Velasco, ya en 1924, eran sumamente optimistas en cuanto a las posibilidades económicas de la línea. TEGSA contrató todo el material mecánico con la firma milanese "Ceretti e Tanfani". La adjudicación de la instalación se produce tras informar el ingeniero y Director Adjunto de la Compañía, Antonio Bastos, de que esta oferta era más interesante que las de las firmas alemanas "Kaiser SC", "Bleichert" y "Polilig". Igualmente, se contratan madera, cables y aisladores para la línea de alta tensión necesaria para la alimentación eléctrica del "Cable". Las vagonetas se fabricarán en Linares en la acreditada firma "La Constancia".

En el siguiente año, 1925, la Compañía firma contrato con la Sociedad de Minas del Conjuro (próxima a Órgiva), para un transporte mínimo de 100.000 toneladas de material procedente de sus yacimientos.

Se adjudica como concesión a TEGSA el "Ferrocarril aéreo secundario sin garantía de interés desde Dúrcal al puerto de Motril con ramal a Órgiva". Con fecha 9 de Enero de 1926, el proyecto del "Cable" de 33,5 km de longitud, suscrito por el ingeniero Jesús A. Aguirre, estaba prácticamente tramitado, pues había pasado el mencionado filtro del Consejo de Obras Públicas para, inmediatamente, pasar a informe del Consejo Superior Ferrovionario. Igualmente, para esa fecha, todas las cimentaciones estaban concluidas, y en Motril se acopiaban ya más del 25% de los castilletes necesarios para la ejecución, mientras que el cable de acero para la instalación había llegado ya al puerto de Barcelona.

Por fin se inaugura el día 17 de Abril de 1927, con asistentes de lujo para la época, a saber: el Ministro de Fomento, el malagueño Conde de Guadalhorce; y el de Gracia y Justicia, Sr. Galo Ponte. Comienza así el funcionamiento regular de la línea, aunque ya venía operando en precario algún tramo desde un año antes.



Fig. 2. Labores de carga y descarga en el Puerto de Motril. Fuente: Actas TEGSA 1929.

Este acto supuso una noticia de gran impacto nacional, ocupando portada en el prestigioso diario ABC y extenso artículo de Luis Seco de Lucena, ya que en ese momento (aún no se había construido el ramal a Órgiva) se consideraba la segunda instalación de Europa por longitud, quedando muy cerca de la primera, entonces radicada en Hungría.

La Central de Dúrcal y las líneas de Fuerzas Motrices del Valle de Lecrín suministraban una potencia de 4.000 CV, y los motores de tracción estaban instalados en Dúrcal, Rules y Motril. Existían nueve estaciones tensoras automáticas que prácticamente no necesitaban personal operario. La línea de alta tensión que recorría todo el trayecto era de 25.000 Voltios.

En la estación de Dúrcal, la línea de vagonetas entraba por la parte superior, y mediante descensores de contrapeso, se realizaba la descarga en vagones colocados debajo, en vías paralelas a los monorraíles de entrada, por medio de tolvas para el granel y polipastos para los bultos voluminosos. El Ayuntamiento y la Compañía procedieron al embellecimiento de la zona con jardines y paseos arbolados en los alrededores de esta estación de Dúrcal. El equipamiento de comienzo se cifraba en unas 300 vagonetas.

El tiempo aproximado de viaje de cualquier vagoneta era de tres horas, siendo el rendimiento de transporte de la instalación de 1.000 toneladas cada 12 horas. Las compañías navieras con las que normalmente se trabajaba entonces eran "Ibarra", "Ramos" y "Trasmediterránea".

El "Cable" contaba con seis estaciones independientes (Dúrcal, Tablate, Central con salida a Órgiva, Gorgoracha, Azucarera del Pilar y Puerto de Motril), asignándosele, como ya hemos expresado, escaso personal fijo para su normal funcionamiento. Éste consistía básicamente en un oficial y un auxiliar administrativo en la estación del Puerto, y un par de peones por cada estación de las descritas. El personal eventual sí que era numeroso, y todo ello en función de la temporada y el tipo de transporte.

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25  
de octubre  
de 2014

## El ferrocarril aéreo Dúrcal-Motril con ramal a Órgiva

● AGUSTÍN CASTILLO MARTÍNEZ

Se transportaban toda clase de mercancías: harina, aceite, caña, cementos, abonos en general, nitrato de Chile, jaulas con ganado, etc. Mediante los oportunos convenios con empresas, llegó a transportarse carbón para varias azucareras, incluso Ntra. Sra. del Carmen en Benalúa, y para la línea de FC Baza – Guadix (10.000 t en total). Igualmente, se transportó carbón para la fábrica de pólvoras de El Fargue. La Compañía estimaba que la rentabilidad se alcanzaría a partir de las 200.000 toneladas al año, estimando el coeficiente de explotación en un 10 %, y el gasto de energía eléctrica en 0,19 ptas por tonelada. Desgraciadamente, estas cantidades nunca llegarían a transportarse. Veamos el tráfico real habido:

1925-26 (pruebas en tramos).....	15.000 t (aprox.) <sup>1</sup>
1927.....	21.220,00 t <sup>1</sup>
1928.....	48.519,00 t <sup>1</sup>
1929.....	79.327,00 t <sup>1</sup>
1930.....	90.404,35 t <sup>2</sup>
1931.....	118.852,35 t <sup>2</sup>
1932.....	42.545,37 t <sup>2</sup>
1933.....	65.606,02 t <sup>2</sup>
1934.....	79.353,17 t <sup>2</sup>
1935.....	88.585,27 t <sup>2</sup>

Se acomete a partir de este momento (y con la idea de finalizar en seis meses) la construcción del ramal aéreo de Órgiva, así como las vías y almacenes de la estación de Dúrcal, y las vías, almacenes y tinglados de la estación del Puerto de Motril (en terrenos propios de TEGSA, cercanos a otros de similar extensión de la compañía de Minas del Conjuero).

La idea que flotaba en la Compañía para el mayor ahorro de su explotación consistía en que los recipientes de las vagonetas pudieran cargar y descargar directamente en las bodegas de los barcos, para enlazar posteriormente en su línea. A ello facilitaba el hecho de que podían ya penetrar en el puerto barcos de hasta 11 metros de calado.

Pero será después cuando pudo comprobarse que, a pesar de estos sueños y magníficos comienzos de la Compañía, la vida del “Cable” sería efímera, y su funcionamiento, costoso y complicado. La tecnología era extranjera, y por tanto se dependía de una estabilidad tanto exterior como interior que los propios acontecimientos de la historia se encargaron de desmontar.

Sin embargo, el Director General, Sr. Velasco, decía en el año 1926 den-

tro de su entusiasta informe en relación con el final de las obras del “Cable” y del final de su trayecto, lo que sigue:

“Es pues Motril, su puerto natural, y teniendo como tenemos construida la casi totalidad de la red que une Granada con todas las fábricas, almacenes y pueblos de la Vega, formando una especie de malla en toda la región, forzosamente hemos de recoger todo el tráfico o la inmensa mayoría de él, para hacer la importación y exportación por nuestras líneas.

Desde el primer momento las pruebas que se han hecho del ferrocarril aéreo han sido altamente satisfactorias, y estamos transportando ya toda clase de mercancías. El comercio de Granada trae por esta línea ya todo su servicio combinado desde Barcelona; los fabricantes de harina envían éstas a todo el litoral de Levante, los exportadores de aceite hacen lo propio, y no obstante ser la época más floja del año para toda clase de transporte, empezamos a llevar cientos de toneladas, que en un plazo breve se convertirán en muchos millares [...]”<sup>3</sup>

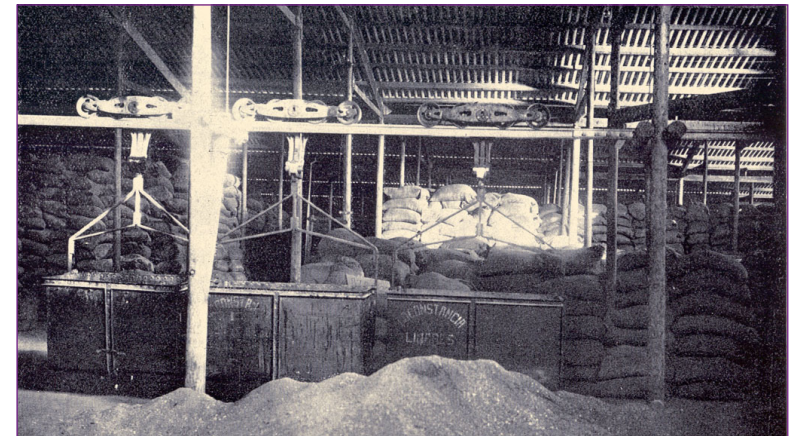


Fig. 3. Interior de los almacenes de la línea en el Puerto de Motril. Fuente: Actas TEGSA 1929.

Es evidente el triunfalismo del Director con su nuevo transporte recién estrenado. Sin embargo, de un análisis más pausado puede deducirse fácilmente que el sistema de vagonetas es poco versátil, sólo útil para transportes a granel (áridos, abonos, etc), escaso resguardo de la mercancía (lluvias, hurtos) y, sobre todo, un sistema que necesitaba de abundantes repuestos y mucha

1. Según Memorias de TEGSA

2. Datos en posesión del Gobernador Civil, J. M<sup>o</sup> Fontana, en 1945. Cfr. FONTANA TARRATS, José María, *Política Granadina*, Ed. Paulino Ventura, Granada, 1945

3. VELASCO SOTILLOS, Alfredo, “Informe Anual 1926”, Memoria Anual 1926, archivo de TEGSA, Granada, 1927

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25  
de octubre  
de 2014

## El ferrocarril aéreo Dúrcal-Motril con ramal a Órgiva

● AGUSTÍN CASTILLO MARTÍNEZ

conservación, debido a las frecuentes averías y otros problemas menores.

En 1926 se establecen negociaciones con la Sociedad "Dipor", eminentemente granadina, que tenía organizado un servicio comercial en toda la región, y un transporte marítimo que ligaba el puerto de Motril con todos los puertos más importantes de la Península, África, Francia, Inglaterra y América. También hubo negociaciones con la citada eléctrica "Fuerzas Motrices del Valle de Lecrín" para suministro de tan elevada potencia, todo ello sin perjuicio de considerar la adquisición de la eléctrica local denominada "Eléctrica de San Antonio", radicada en el Valle de Lecrín y de economía saneada.

En el puerto de Motril existía un tráfico naval inusitado, escala fija semanal desde y hacia Barcelona, así como servicios semanales con regularidad para los demás puertos españoles e, incluso, del Norte de África. Siempre se ponderaban las notables condiciones de seguridad del mismo.

Comienzan en 1927 las obras de construcción del ramal de Rules hasta Órgiva, y se propone el aumento notable del material móvil de estas instalaciones (más de tres millones de pesetas de inversión). La Compañía prevé el transporte de todo tipo de mercancías de la Alpujarra occidental, e incluso las cosechas de remolacha que, a la vista de la existencia de este nuevo transporte, deberían sembrarse en estas vegas y que hasta el momento no lo habían hecho por falta de transporte. También, es obvio, que se facilitaría la explotación de los yacimientos de hierro del Conjuero, así como los transportes de ocre y yesos de la zona.

Ya en el año 1928, la actividad del "Cable" y su influencia en el Puerto de Motril (y viceversa) hacen que comiencen a atracar servicios marítimos que hasta ese momento conocían muy poco el puerto. Ese año es calificado como puerto base para la recepción del afamado nitrato de Chile, del que se descarga un barco de 8.000 toneladas (el año siguiente llegan a atracar barcos de hasta 9.000 t, lo que era impensable en Motril pocos años antes). También llegan 200 nuevas vagonetas para el "Cable", lo que aumentará en

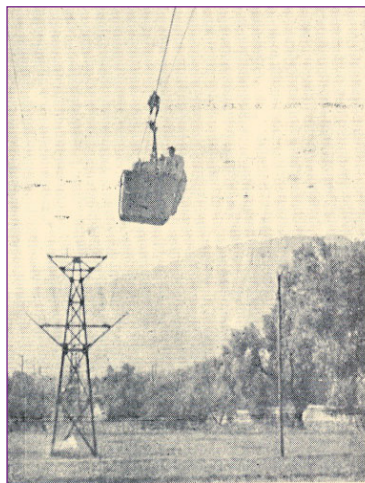


Fig. 4. Vagoneta cargada (línea en servicio).  
Fuente: FONTANA TARRATS, J.M. *Política Granadina*.

un 60% aproximadamente el rendimiento horario del mismo.

El aumento de mercancías este año alcanza nada menos que el 260% sobre el anterior, y se ve el futuro del "Cable" por la Dirección como "muy halagüeño", a pesar de que la Compañía detecta "resistencias" y algunas contestaciones a esta modalidad de transporte que han de ser vencidas con el convencimiento de que estamos ante lo que consideran el transporte más idóneo.

Es precisamente este año cuando TEGSA envía a su Subdirector, Guillermo Ortega, a las playas de África para comercializar allí los servicios del "Cable", unidos a la gestión de las navieras con las que se tenía ya gran relación. Por ello, tras la visita, solicita a los señores de Ibarra que el barco de su naviera, que semanalmente toca Motril, haga a continuación escala en Melilla. También quiere negociar el suministro de gasolina, que hasta ese momento llegaba desde Málaga a la estación de Andaluces.

Por otra parte, cabe reseñar que el Banco Hispano Suizo comienza a adquirir aceites en la Loma de Úbeda en cantidades superiores a las 400 t mensuales, y es embarcado en Motril por TEGSA con destino a Italia.

En 1930 se amplían las instalaciones en Dúrcal y Tablate, y además se amplía en un cien por cien la superficie pavimentada en el Puerto de Motril, todo ello con destino a almacén general de mercancías. Además, se habilitan una serie de instalaciones mecánicas para facilitar las operaciones de carga y descarga.

Ese año se propone formalmente la ampliación del "Cable" hasta las mismas minas del Conjuero, estableciéndose a su vez las bases para el convenio de transporte de mineral, con tarifas apropiadas a una estimación de transporte de 150.000 t al año. Se preveía en ese ramal el establecimiento de algún tipo de comunicación con Pampaneira, Bubión, Capileira, Pitres, Pórtugos, Mecina Fondales, Ferreirola, Cástaras, Busquístar, Almegíjar, Bérchules, Narila, Cádiar, Juviles y Lobras.

Naturalmente, estas obras exigen desembolsos colosales, por lo que en Consejo Extraordinario celebrado el 10 de Enero de 1931, se acuerda ampliación del capital social en 7.880.000 ptas, emisión que es cubierta inmediatamente, visto el negocio y la pujanza de Tranvías por aquellas fechas.

Sin embargo, el advenimiento de la II República Española provocó un fuerte movimiento de carácter social, que no fue nada bueno para los resultados de TEGSA. Desde el 1 de Mayo hasta fin de año, la mayor parte de las instalaciones industriales de la provincia tuvieron una actividad bajísima, a lo que se unió un gran número de convocatorias de huelga entre los trabajadores de la propia Compañía.

Estos problemas causaron que el tráfico marítimo se desviara fundamentalmente a los puertos de Málaga y Almería. Es sabido que con anterioridad

## El ferrocarril aéreo Dúrcal-Motril con ramal a Órgiva

● AGUSTÍN CASTILLO MARTÍNEZ

se habían hecho esfuerzos muy notables para que dicho tráfico recalara en Motril, tras largas y costosas obras de adecuación de sus instalaciones y del propio puerto. Ello supone una reducción del tonelaje transportado ese mismo año del 40% aproximadamente. La propia Compañía, en su Memoria anual de 1933, habla de una serie de “huelgas parciales, indisciplinas y negligencias en el trabajo que hemos tenido que soportar”, y todo ello, sin tener en cuenta los daños por pérdidas y averías de productos e instalaciones. En 1934, la línea Dúrcal-Motril pasó a funcionar tan sólo tres días por semana, ante la falta de actividad. Las pérdidas en el balance se repetían año tras año.

El estallido de la Guerra Civil causa una casi total paralización de las instalaciones. En el año 1940, y tras la contienda, el “Cable”, que había reducido drásticamente su funcionamiento, comienza a ser objeto de renovación por parte de la Compañía. Como primera medida, en el año 1943 se le dota de un dispositivo motor en la estación de Tablate análogo al ya instalado en Dúrcal, y cuyos buenos resultados eran ya conocidos.

Para estas labores de mantenimiento, y dado el bloqueo económico que la Sociedad de Naciones estableció sobre el régimen franquista, hubo muchísimas dificultades, al ser la maquinaria italiana en origen y no tener la Compañía acceso a repuestos en el mercado internacional. Muchas de las labores de conservación eran, pues, tremendamente artesanales.

Se renueva también ese año una gran parte del cable tractor; esta operación se hace a través de la “Sociedad Franco-Española”. También se renueva en gran medida el cable vía. El siguiente año, continua esta renovación, alcanzando a unos 6.000 metros de nuevo cable vía repartido por distintos tramos, así como 14.000 metros nuevos de cable tractor, es decir, la sección de Rules a Tablate completa.

No obstante, el cable retirado se aprovecha igualmente, una vez reparado, en sustituir la sección Fábrica del Pilar a Puerto de Motril (6.000 m), y el restante se utilizó para asegurar la continuidad en todo el entramado de vías que, debido a la generalización de los hurtos de las conexiones de cobre existentes, se habían perdido en muchos tramos de la red tranviaria metropolitana de Granada.

Con estas operaciones, la Compañía esperaba una explotación más económica de este ferrocarril aéreo, ya que con las reparaciones citadas se aumentarían en 60 vagonetas las 246 existentes hasta ese momento. Y lo que es más importante, con estas obras, que duran dos años, TEGSA espera la regularización definitiva del servicio, que evidentemente nunca llegaría a ser el mismo, debido a la caída del negocio azucarero y al abandono de los intereses de TEGSA en la Fábrica Azucarera del Genil.

Pero ello no es óbice para que continúen las mejoras de esta línea de ferrocarril aéreo. Así, en 1945, año de terminación de la Segunda Guerra Mundial, la Compañía continúa con las reformas, y construye en la estación de Dúrcal una nueva nave de 12 metros de luz y 40 metros de longitud, destinada a taller de reparaciones de vagonetas.

Ese mismo año, y dentro de las reformas emprendidas, se procede a la anulación de la Estación intermedia de Mondújar, y como consecuencia de ello, la anulación del grupo motor de esta sección ubicado en Tablate, y cuyas condiciones eran desde hacía tiempo sumamente deficientes. Con esta operación se evitan los gastos que esta sección generaba, así como la amortización de los dos puestos de trabajo adscritos a la misma.

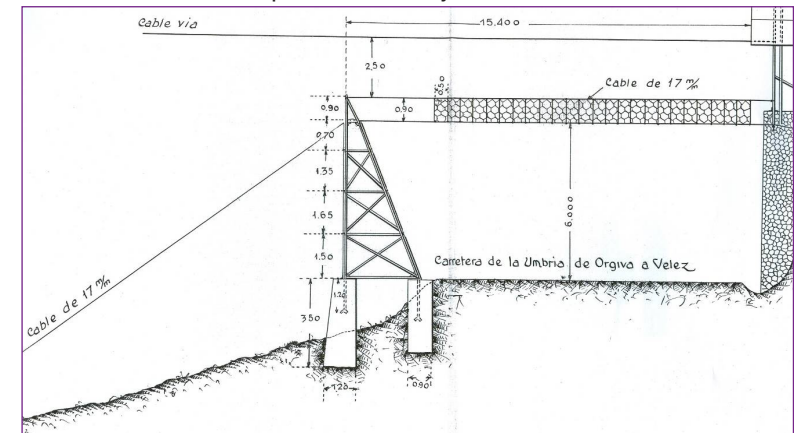


Fig. 5. Detalle de sección en cruzamiento de la línea con un vial. Fuente: proyecto constructivo.

También es sustituido el grupo motor de la Estación de la Gorgoracha (sentido Fábrica del Pilar), y se reinstala en él el grupo desmontado para reparación en años anteriores en Rules (sentido Tablate).

Independientemente de lo anterior, se continúa la renovación de los cables. Así, del cable vía se sustituyen 4.300 m en diversos tramos, 3.800 m en la sección Pilar al Puerto de Motril, y 1.800 m en la sección Dúrcal a Tablate, donde también se reparan 1.600 metros del existente. Como vemos, en esta nueva época se aprovecha todo el material mediante las reparaciones que sean necesarias, ya que la situación de bloqueo de la Sociedad de Naciones hacia España continúa, y la carestía de materiales es muy significativa.

Pues bien, a pesar de todas estas mejoras, a pesar de las ingentes canti-

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25  
de octubre  
de 2014

## El ferrocarril aéreo Dúrcal-Motril con ramal a Órgiva

● AGUSTÍN CASTILLO MARTÍNEZ

dades que estos años se destinaban al reflotamiento del “Cable”, y a pesar de la reorganización del personal, los resultados del año 1946 no pueden ser más desesperanzadores. Frente a unos ingresos en este capítulo de 499.451,72 ptas, aparecen unos gastos de explotación de 1.433.493 ptas, por lo que el lastre para la Compañía está asegurado. No extraña que en la reunión del Consejo se expresara por todos la mayor preocupación por que la explotación del “Cable” pudiera abandonar el déficit reincidente. Se decide poner en conocimiento de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera la situación actual de la línea, a fin de que pueda arbitrar alguna fórmula.

La sangría económica y financiera continúa, y las dificultades para la obtención de materiales también, debido al bloqueo; sólo falta una señal, o la más mínima excusa, para que el sistema deje de funcionar. Por ello, la Compañía tramita, en defecto de lo anterior, el correspondiente expediente de caducidad de la concesión con el fin de eliminar el lastre que desde hace años ya significaba el “Cable”.

A pesar de lo anterior, continúan las reparaciones y la sustitución de dispositivos. Así, en 1947 se reparan y pintan nada menos que 40 castilletes, se instala estructura metálica en la estación de Rules (salida a Tablate) y se ejecuta pozo para alojamiento del contrapeso. Tras la recepción de 400 poleas de acero para vagonetas (en gran medida utilizadas), la sustitución del cable tractor en el trayecto Fábrica del Pilar – Puerto de Motril (5.110 m), y la de otros 800 m de cable de vía, se observa una mínima mejora en el funcionamiento del sistema.

La situación continúa complicándose con la falta de material apropiado, por lo que a raíz de una grave avería, en Julio de 1948 se paraliza el funcionamiento del “Cable”, aduciendo la Compañía carestía de materiales de importación, problema que seguía afectando a la España bloqueada de entonces. Veremos más adelante que esta paralización (a excepción del ramal Órgiva – Minas del Conjuero) será ya definitiva.

La Compañía empieza a recibir requerimientos de las autoridades de Obras Públicas instándoles a la reanudación de actividades del “Cable”, pero éste sigue paralizado a finales de 1949, ratificándose la Compañía en el expediente de caducidad de la concesión. En 1950 la paralización es ya total, y la Compañía ya sólo invierte en ésta instalación los gastos correspondientes a guardería de la misma, que ascienden a 117.551,05 ptas.

Tras una serie de trámites, notificaciones de la Dirección General, aportaciones de datos por parte de la Compañía, etc, se produce por fin la caducidad de la concesión del ferrocarril aéreo Dúrcal – Motril a principios de 1953, anunciándose ya en el informe de TEGSA a los accionistas en el

ejercicio de 1952. A partir de ese momento, y a lo largo de años, vino el desmontaje, la venta de infraestructura para chatarra y, posiblemente, el hurto de las instalaciones que tantas ilusiones generaron en la Compañía en los años 20.

### DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Las obras de la línea de transporte por cable Dúrcal-Motril, pese a su ambición en planteamiento técnico y económico, fueron una versión descafeinada del gran proyecto que debió ser el ferrocarril métrico de Granada a Motril, para el que Velasco cifraba no más de seis años de obras, y que no pudo o no quiso ser, sin que aún sepamos las auténticas razones que determinaron su sustitución por el “Cable”. Es seguro que el gobierno del Directorio ni dio facilidades ni dinero para ello, y las arcas de TEGSA estaban, tras el final de las obras que proyectaron en 1912, casi vacías e incluso hipotecadas.

Actualmente, sólo nos quedan algunos castilletes de la infraestructura, expuestos a la intemperie y muy mal conservados, como testigos de los que una vez fue una ambiciosa, activa y moderna línea de transporte de mercancías por cable. La restauración de alguno de estos apoyos, así como la revalorización del material gráfico y documentación técnica, son las más inmediatas acciones a tener en cuenta para el recuerdo



Fig. 6. Estado actual de algunos castilletes en T.M. de Órgiva. Fuente: Elaboración propia (2014).

de este magnífico testigo de la historia del patrimonio industrial de la provincia de Granada.

### BIBLIOGRAFÍA

CASTILLO VERGARA, A., *Los Tranvías de la Vega de Granada*, Ed. Proyecto Sur, Granada, 2002. 125 p. ISBN: 84-932599-5-0.

FONTANA TARRATS, J. M., *Política Granadina*, Ed. Paulino Ventura, Granada, 1945. 77 p.

VELASCO SOTILLOS, A., *et al, Memorias anuales y actas de Tranvías Eléctricos de Granada, Sociedad Anónima*, Granada, 1925-1933, Madrid, 1934-1953.

